

# **Protocole relatif au régime indemnitaire des personnels d'exploitation (AE et CEE), des contrôleurs des travaux publics de l'Etat et des ouvriers des parcs et ateliers affectés dans les services chargés de la navigation intérieure pour la période 2009/2011**

## **Contexte et objectif**

Le schéma directeur d'exploitation des voies navigables (SDEVN), support de la politique de VNF, constituait l'un des éléments principaux du contrat d'objectifs et de moyens conclu entre l'Etat et VNF en 2004. Il définit les principaux niveaux de service.

Sa mise en oeuvre, au travers des plans particuliers d'exploitation (PPE) qui doivent être déclinés dans l'ensemble des SN et DDE concernés, induit d'importants efforts d'organisation dans tous ces services.

Le schéma directeur de maintenance des voies navigables, qui viendra compléter le SDEVN dans quelques mois, vise d'autre part à améliorer la disponibilité du réseau en optimisant et rationalisant toute l'activité de maintenance sur les voies navigables.

Ces profonds changements d'organisation des services peuvent générer des contraintes pour les agents, ainsi qu'une importante mutation de certains métiers de la voie d'eau.

Ces changements doivent s'effectuer dans le strict respect des textes réglementaires et en particulier ceux relatifs au temps de travail et la prévention des risques professionnels et s'inscrire dans une démarche plus large de refonte des organisations du travail, des horaires et des plannings, avec le souci de préserver la santé physique et mentale des agents, tout en permettant d'atteindre les niveaux de services fixés pour les usagers.

En accompagnement de ces évolutions, le MEEDDAT souhaite harmoniser et revaloriser le régime indemnitaire appliqué à certains types de métiers. L'arrêté du 30 octobre 2008 a notamment modifié l'arrêté du 16 avril 2002 relatif aux modalités d'application du décret n°2002-534 du 16 avril 2002 relatif à l'attribution d'une prime technique de l'entretien, des travaux et de l'exploitation (PTETE) aux agents d'exploitation des services chargés de la navigation intérieure.

Il faut entendre dans la suite du texte, le terme « agents » comme l'ensemble des personnels d'exploitation (AE, AES, CEE et CEEP) et des OPA affectés dans les services de navigation intérieure.

## **Classement des missions et niveaux de PTETE associés**

Les missions des agents des services chargés de la navigation intérieure ont été définies dans le cadre d'une réflexion de l'administration avec les organisations syndicales.

Ces 13 missions sont regroupées en trois classes et une classe exceptionnelle, en fonction de leur technicité et de leurs sujétions particulières, ces dernières pouvant être liées au gabarit. Les missions d'exploitation sur des voies à grand gabarit (voies classées en 1A et 1B dans le SDEVN) sont ainsi surclassées.

Les classes de missions, des moins techniques ou à moindres sujétions, aux plus techniques et aux plus fortes sujétions, sont les suivantes :

### **Classe 1**

Exploitation sur ouvrages mécanisés en poste fixe sur le petit gabarit sauf sur ouvrages exceptionnels  
Entretien des espaces terrestres  
Fonctionnels administratifs

## **Classe 2**

Exploitation sur ouvrages mécanisés sur le grand gabarit  
Exploitation sur ouvrages mécanisés en accompagnement sur le petit gabarit  
Exploitation sur ouvrages mécanisés en poste fixe sur ouvrages exceptionnels du petit gabarit  
Exploitation sur ouvrages manuels  
Exploitation sur ouvrages automatisés et téléconduits  
Gestion hydraulique des barrages réservoirs et des systèmes alimentaires  
Perception des péages  
Maintenance non spécialisée  
Surveillance de travaux confiés à des entreprises  
Animateur Sécurité et Prévention

## **Classe 3**

Exploitation sur ouvrages automatisés et téléconduits sur le grand gabarit  
Touage  
Maintenance spécialisée  
Encadrement

## **Classe exceptionnelle**

Barragistes sur ouvrages manuels  
Plongeurs

Les chefs de service arrêteront la classe d'affectation de chaque poste après avis du CTPS. Ensuite, tout projet de changement d'organisation sera présenté en CTPS avec le projet de classement des nouveaux postes.

## **Principe de calcul de la PTETE**

A chacune de ces classes de missions est associée, par grade, un niveau de PTETE accordé aux agents, en fonction de la classe de leurs missions principalement exercée en temps dans l'année.

Une majoration annuelle s'appliquera aux agents non classés en classe exceptionnelle et assurant des manœuvres sur barrages manuels.

Les organisations peuvent prévoir des postes comprenant des missions de diverses natures (maintenance et exploitation notamment). En cas de retrait non imposé d'une telle polyvalence à l'agent par l'administration, un abattement de 200€ sera appliqué.

L'attribution de ces majorations ou abattements seront arrêtées par les chefs de service, qui en informeront le CTPS. Elles devront être justifiées par des tâches inscrites dans les plannings relatifs aux organisations du travail ou dans les feuilles de travail, rendant compte de l'emploi du temps de l'agent.

## **Caractéristiques**

1. Au préalable l'Administration confirme la garantie du maintien des rémunérations de chaque agent tant que le contenu du poste ne change pas substantiellement, que l'agent effectue autant que de besoin les heures supplémentaires nécessaires pour le service et que les règles relatives au régime indemnitaire sont respectées.
2. Dans un premier temps, une enveloppe de 250 000 € a été mise en place dès 2008 au titre du présent protocole. L'ensemble des agents d'exploitation, chefs d'équipe d'exploitation, contrôleurs et OPA affectés dans les services en charge de la navigation intérieure ont reçu un montant individuel additionnel de 70€.
3. La revalorisation de la PTETE se poursuit dans le cadre d'un plan pluriannuel et devra accompagner la suppression de tous les compléments indemnitaires actuellement appliqués sans justificatifs. Elle débute dès 2009, pour se prolonger et atteindre son niveau cible en 2011.

Les niveaux de PTETE annuelle et de prime de métier, servie de manière égale, aux AE et CEE, et OPA, par classe pour les années 2009, 2010 et 2011 figurent dans le tableau ci-après. Les agents sont éligibles, à compter de 2009, à la PTETE correspondant à leur grade et à la classe de leurs missions principalement exercée en temps dans l'année.

	2009		2010		2011	
	AE et AES	CEE et CEEP	AE et AES	CEE et CEEP	AE et AES	CEE et CEEP
Classe 1	1 260	1 512	1 608	1 920	1 950	2 340
Classe 2	1 716	2 016	2 292	2 724	2 700	3 250
Classe 3	2 076	2 412	2 856	3 348	3 250	3 900
Classe exceptionnelle	2 460	2 616	3 492	3 648	4 000	4 200

Le niveau de la prime métier des OPA ouvriers qualifiés, expérimentés et compagnons est le même que celui de la PTETE des AE de même classe.

Le niveau de la prime métier des OPA maîtres-compagnons à chefs d'exploitation C (pour la filière exploitation), à chefs d'atelier C (pour la filière atelier), à chefs magasinier B (pour la filière magasin), et des OPA techniciens T1, T2, T3 et principaux est le même que celui de la PTETE des CEE de même classe.

4. La majoration annuelle accordée aux agents réalisant, en plus de leur mission principale des manœuvres sur barrages manuels est de 400€ (dans la limite du plafond réglementaire de la PTETE). Elle est mise en oeuvre dès 2009.

5. Pour mémoire, cette mesure d'harmonisation de la PTETE vient compléter le plan de revalorisation de l'indemnité de sujétion horaire (ISH) en cours en 2008 et 2009. Cette majoration, en 2 étapes, doit porter de 30% actuellement à 50% en 2008 et à 70% en 2009 la majoration des heures de nuit. L'administration s'engage également à lancer la démarche de revalorisation des ISH de week-end et de jours fériés.

6. Parallèlement aux revalorisations générales en matière d'ISS du régime indemnitaire du corps des contrôleurs, un plan, mis en oeuvre sur 2 ans, permettra de revaloriser le régime indemnitaire des contrôleurs du premier niveau de grade affectés à la voie d'eau. Leur niveau de points d'indemnité spécifique de service (ISS) sera majoré d'un point en 2009 et d'un autre point en 2010.

## **Annexe : précisions sur les modalités d'application**

### **Contexte et objectifs**

Le protocole a été pris pour permettre les réorganisations des services induites par la mise en œuvre des schémas directeurs d'exploitation et de maintenance élaborés par VNF. Le SDEVN et le SDMVN ont pour objectifs de garantir les niveaux de service et de fiabilité du réseau en adéquation entre les attentes des usagers et les moyens pouvant être mobilisés. Le protocole ne s'applique donc pas aux agents des services et ports maritimes.

### **Caractéristiques**

Si, du fait de l'application du protocole, un agent a sa rémunération brute annuelle de l'année n inférieure à celle de l'année n-1, hors primes spécifiques, dans les conditions précisées dans le protocole, il bénéficiera d'un complément de PTETE dans la limite du plafond réglementaire de celle-ci.

Le principe du maintien de la rémunération cesse dès lors que l'agent change de poste pour convenances personnelles.

Les primes visées par le protocole VN sont annuelles, le protocole s'applique à compter du 01/01/09.

Concernant les OPA, l'article 2 de l'arrêté du 16 avril 2002 (modifié par l'arrêté du 18 décembre 2006) fixe les plafonds de la prime métier à 1 020 € (ouvrier qualifié, expérimenté et compagnon) et 1202 € (pour les autres OPA). Le déplafonnement est prévu pour "certains postes liés à l'exploitation et à l'entretien des VN" et pour "certains postes liés à l'exploitation, à l'entretien et aux travaux dans le domaine [...] de la navigation et qui soit exigent une technicité particulière, soit font partie d'équipes spécialisées", en conséquence, tous les OPA exerçant en mission principale dans un service chargé de la navigation intérieure, une mission autre que « fonctionnels administratifs » visée dans le présent protocole bénéficient de ce déplafonnement.

Pour les OPA, le protocole se conjugue avec le nouveau régime indemnitaire défini par l'instruction du 8 janvier 2009. C'est la situation la plus favorable pour l'agent qui s'applique.

Les contrôleurs VN, au même titre que ceux des DIR, bénéficieront donc d'une revalorisation de 1 point d'ISS en 2009 et de 1 point en 2010 (soit 2 points en comparaison de la situation initiale de 2008). Cette mesure doit être mise en paiement dès 2009.

### **Classement des missions et niveaux de PTETE associés**

#### **Quelques définitions :**

#### **Termes relatifs aux missions**

**La mission principale d'un agent** est celle qu'il exerce le plus en temps passé dans l'année. Par exemple s'il passe 60% de son temps en tant qu'éclusier en poste fixe sur une écluse mécanisée non exceptionnelle du petit gabarit, 20% en maintenance de premier niveau et 20% en accompagnement sur un secteur automatisé, il bénéficiera une PTETE de classe 1. Par contre s'il passe 40% de son temps en tant qu'éclusier en poste fixe sur une écluse mécanisée non exceptionnelle du petit gabarit, 30% en maintenance de premier niveau et 30% en accompagnement sur un secteur automatisé, comme 60% de ses missions sont en classe 2 il bénéficiera une PTETE de classe 2. Autre exemple si un agent titulaire d'un permis EC est chargé de la gestion hydraulique d'un système alimentaire à 75% de son temps et de conduire un camion nécessitant un permis EC à 25% de son temps, il bénéficiera d'une PTETE de classe 2.

**Missions de fonctionnels administratifs** : ces missions regroupent toutes les missions exercées par les agents autres que celles d'ASP, d'entretien, de maintenance, d'exploitation, de gestion hydraulique, d'encadrement, de perception de péages, de surveillance de travaux confiés à des entreprises et plongeurs. Les tâches de correspondant sécurité prévention, de gardien, de magasinier, de saisie des plannings, des données sur application informatique, de vaguemestre, de reprographie sont des missions de classe 1. En revanche, les présidents de CLAS et les permanents syndicaux ne sont pas concernés par le présent protocole, car leurs rémunérations sont définies par la circulaire ministérielle du 11 décembre 2000.

### Termes relatifs aux ouvrages

**ouvrage manuel** : sa manœuvre est réalisée par une intervention physique des agents d'exploitation qui constitue la seule énergie de manœuvre (manivelle d'ouverture de portes d'écluses, manipulation d'aiguilles de barrages, etc.).

**ouvrage mécanisé** : la manœuvre est commandée "à la demande" ou quand nécessaire par l'exploitant mais se réalise sans intervention physique autre de l'exploitant que la commande des différentes étapes du cycle. Cela demande donc plusieurs interventions avec un suivi en temps réel des manœuvres successives qui sont réalisées grâce à l'énergie électrique ou thermique (avec un relais hydraulique).

**ouvrages mécanisés exceptionnels sur le petit gabarit** : seuls les ouvrages ci-après sont considérés comme exceptionnels : les pentes d'eau, les plans inclinés, les ascenseurs à bateaux, les écluses de grande chute (> à 10m), les écluses du canal du Midi entre et y compris les écluses de Saint Roch et de Bagnas, les écluses A et B et le pont tournant de la Petite France à Strasbourg.

**ouvrage automatisé** : la manœuvre est programmée (via un automate) soit de façon permanente (ex. : barrages sur la base de sondes de niveau qui déclenchent l'éventuelle régulation), soit en fonction du besoin (déclenchement d'un cycle d'éclusage complet sur les écluses, éventuellement commandée par l'utilisateur - télécommande). L'exploitant n'intervient qu'en cas de dysfonctionnement sur une logique d'itinérance.

**téléconduite** : pilotage à distance d'ouvrages automatisés ou mécanisés avec possibilité pour l'exploitant de reprendre la main sur la manœuvre de l'ouvrage.

**télégestion** : surveillance d'ouvrages automatisés en poste de commande. En cas de dysfonctionnement, il y a une intervention par une équipe de maintenance.

### Termes relatifs à la maintenance :

Les termes "**curative**" ou "**préventive**" qualifient la logique d'intervention par rapport à l'état et l'enjeu de l'ouvrage. En préventif on évite la panne, en curatif on la corrige (le dysfonctionnement est donc déjà intervenu).

Les termes "**maintenance courante**" qualifient toutes les interventions en maintenance qui ne correspondent pas à la régénération totale ou partielle de l'ouvrage (ie remplacement en fin de vie d'un composant, d'un système ou de l'ouvrage), en termes positifs on peut aussi la définir par "activités élémentaires de maintenance régulières qui ne requièrent généralement pas d'outils d'intervention spéciaux". Les "niveaux" qualifient le degré et la "lourdeur" de l'intervention ("lourdeur" au sens de l'importance des moyens matériels à mettre en œuvre lors de l'intervention).

**Les niveaux 1 et 2** sont donc des interventions peu lourdes (les niveaux plus élevés - niveaux au sens de la norme maintenance FD X 60-000 - correspondant en effet à la régénération, aux opérations correctives ou préventives portant sur le remplacement d'ensembles fonctionnels de pièces, voire à la reconstruction de l'ouvrage). Le niveau 1 correspond à la maintenance de routine de l'ouvrage, incluant les graissages ou le contrôle de niveaux par exemple. Tous ces termes sont indépendants de la qualification nécessaire pour l'intervention (spécialités ou non). On peut nuancer en disant que la maintenance de 1er ou 2ème niveau est généralement effectuée par des agents polyvalents, non spécialisés, sans exclure les situations mobilisant des agents spécialisés. Les interventions de niveaux supérieurs sont généralement effectuées par des agents spécialisés.

**L'entretien des espaces terrestres** : il comprend d'une part l'entretien des espaces verts hors travaux d'élagage, et d'autre part, le balayage et nettoyage de surface et de locaux.

### **Détail de la composition de certaines missions:**

#### **Exploitation sur ouvrages mécanisés :**

Barragiste ouvrage mécanisé  
Barragiste suivi réservoirs et alimentation  
Eclusier ou pontier accompagnement ouvrage mécanique  
Eclusier ou pontier fixe ouvrage mécanisé

#### **Fonctionnels administratifs**

magasinier  
saisie informatique au bureau  
reprographie  
vaguemestre  
gardien

#### **Exploitation sur ouvrages automatisés et téléconduits**

Eclusier ou pontier itinérant ouvrages automatisés  
PCiste chaîne automatisée  
PCiste téléconduite

#### **Exploitation sur ouvrages manuels**

Eclusier ou pontier accompagnement ouvrage manuel  
Eclusier ou pontier fixe ouvrage manuel

#### **Maintenance non spécialisée**

Entretien plans d'eau  
Entretien des VL  
Maintenance courante – préventive et curative- 1er et 2ème niveau  
Conducteur engins roulants (sans permis, ou nécessitant le permis A ou B, ou BSR )  
Conducteur engins flottants ne nécessitant aucun permis, ou nécessitant le permis plaisance ou le certificat PC

#### **Maintenance spécialisée**

Maintenance spécialisée sur ouvrages : Intervention nécessitant des qualifications spécifiques ou des compétences techniques particulières  
Electricité , électromécanique, électrotechnique, hydraulique  
GMAO, automatismes , informatique industrielle, traitement bathymétrie  
Maçonnerie, menuiserie, plomberie, chauffage  
Mécanique,  
Métallerie, ferronnerie, chaudronnerie  
Conduite d'engins flottants nécessitant le permis groupe A ou B, ou la patente de l'administration, la grande ou petite patente du Rhin  
Conduite d'engins roulants (nécessitant le permis C ou EB ou EC )  
Dragage  
Elagage

#### **Encadrement**

responsable d'ouvrages  
management d'équipe  
organisation du travail dont programmation des plannings